



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

Registro: 2025.0000349022

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1005041-82.2024.8.26.0003, da Comarca de São Paulo, em que é apelante LATAM AIRLINES GROUP S/A, é apelado CHUBB SEGUROS BRASIL S/A.

ACORDAM, em 20ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "Deram provimento em parte ao recurso. V. U.", de conformidade com o voto do Relator(a), que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores ROBERTO MAIA (Presidente), LIDIA REGINA RODRIGUES MONTEIRO CABRINI E ÁLVARO TORRES JÚNIOR.

São Paulo, 7 de abril de 2025.

ROBERTO MAIA
Relator
Assinatura Eletrônica

Apelação Cível nº 1005041-82.2024.8.26.0003

Apelante: Latam Airlines Group S/A

Apelado: Chubb Seguros Brasil S/A

Comarca: São Paulo

Voto nº 33049

DIREITO CIVIL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA. INDENIZAÇÃO. AÇÃO REGRESSIVA DA SEGURADORA. SENTENÇA DE PROCEDÊNCIA. APELAÇÃO DA COMPANHIA AÉREA RÉ. PARCIAL PROVIMENTO.

I. Caso em Exame

Recurso de apelação interposto pela companhia aérea contra sentença que julgou procedente ação regressiva movida por seguradora, condenando a ré a ressarcir o valor integral pago à segurada, com correção monetária e juros de mora pela SELIC. A ré foi condenada ao pagamento das custas processuais e honorários advocatícios de 10% sobre o valor da condenação.

II. Questão em Discussão

2. A questão em discussão consiste em (i) a aplicação das Convenções Internacionais ao caso, (ii) a legitimidade ativa da apelada, e (iii) a limitação do valor da indenização conforme a Convenção de Montreal.

III. Razões de Decidir

3. A jurisprudência do STF e STJ reconhece a aplicabilidade da Convenção de Montreal, limitando a indenização a 17 DES por quilograma, salvo declaração especial de valor.

4. A seguradora não comprovou a declaração especial de valor, inviabilizando a pretensão de ressarcimento integral.

IV. Dispositivo e Tese

5. Recurso parcialmente provido para limitar a indenização a 17 DES por quilograma de carga.

Tese de julgamento: 1. Aplicação da Convenção de Montreal em ações regressivas. 2. Limitação da indenização na ausência de declaração especial de valor.

Legislação Citada:

Código Civil, art. 406, § 1º; art. 734; art. 737; art. 749.

Decreto nº 5.910/2006 (Convenção de Montreal), art. 22.3.

Jurisprudência Citada:

STF, RE 636331, Rel. Min. Gilmar Mendes, Plenário, j. 25.05.2017.

STJ, AgInt no AREsp n. 2.250.749/SP, Rel. Min. Marco Buzzi, j. 29.05.2023.

TJSP, Apelação Cível 1044759-94.2021.8.26.0002, Rel. Nelson Jorge Júnior, j. 31.03.2023.

VOTO nº 33049

RELATÓRIO:

Trata-se de recurso de apelação interposto pela ré *Latam Airlines Group S/A* contra a r. sentença de fls. 290/294 que julgou procedente o pedido formulado na ação regressiva movida por *Chubb Seguros Brasil S/A*, para condenar a ré a ressarcir à autora a quantia de R\$ 25.009,35, devidamente atualizado (correção monetária) desde a data do desembolso, pela Tabela Prática do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, até a data da citação, sendo que a partir da citação, aplica-se a correção monetária e juros de mora pela SELIC, nos termos do art. 406, § 1º, do Código Civil, com redação dada pela Lei nº 14.905, de 28/06/2024, observando que a taxa SELIC engloba juros e correção monetária. Em razão da sucumbência, arcará a parte ré com o pagamento das custas e despesas processuais, além dos honorários advocatícios da parte adversa, ora fixados em 10% sobre o valor da condenação.

Houve também os embargos de declaração de fls. 299/304, rejeitados a fls. 305.

Apela a ré (fls. 308/328), aduzindo, em suma, **(A)** falta de interesse de agir da apelada, uma vez que o acordo previamente celebrado, entre o expedidor da carga aqui reclamada e a Apelada, foi pago, dando total quitação sobre o valor (fls. 313); **(B)** deve ser aplicado ao caso as Convenções Internacionais (fls. 318); **(C)** a Apelada não faria jus ao pagamento de indenização regressiva, pois o pagamento de valores decorreu do risco de sua atividade (fls. 319); **(D)** eventual valor indenizatório deverá observar a regra prevista no art. 22.3 da Convenção de Montreal (fls. 321); **(E)** nos campos de declaração do valor, há a sigla "N.V.D." que significa "no value declared". Ou seja, sem valor declarado (...) A falta de declaração do valor da carga faz com que

*o contratante (Apelada e sua segurada) deixem de realizar pagamento suplementar, consoante reza o texto do artigo 22.3 e 4 da Convenção de Montreal (fls. 322); **(F)** não restou demonstrada a declaração especial de valor a que alude a segunda parte do artigo 22.3 da Convenção, não havendo como exceder o limite imposto pela Convenção (fls. 323); **(G)** somente com a declaração específica na AWB E o pagamento da taxa suplementar é que haverá o afastamento da indenização tarifada. A mera alegação de que o transportador tem conhecimento do valor da carga transportada pois recebeu o invoice não pode ser causa para afastar a aplicação da Convenção de Montreal, uma vez que o invoice não faz parte do texto legal, onde apenas a declaração específica na AWB e o pagamento suplementar são as únicas duas formas, cumulativas, de afastar a indenização tarifada. Quando o importador não declara o valor da sua carga na AWB ele não recolhe a taxa suplementar e, dessa forma, não pode requerer a indenização integral (fls. 326); **(H)** A nota fiscal/invoice se refere à compra apenas, o que não significa dizer que foi transportada a exata mercadoria. E não tem condão de legitimar a cobrança integral. Não havendo a declaração de valor direto no conhecimento de transporte, a medida que se impõe é a limitação da indenização (fls. 327). Pugna pelo provimento do recurso a fim de ser: reconhecida a ilegitimidade ativa da apelada; a aplicação da Convenção de Montreal e do Tema 210 do STF; julgado improcedente o pedido de regresso ou limitado o valor da indenização a 17 DES por quilo de mercadoria avariada, nos termos do art. 22.3 e 22.4 da Convenção de Montreal.*

Apresentadas contrarrazões (fls. 334/341). A companhia aérea informou que pretende apresentar memoriais e eventual sustentação oral (fls. 345).

FUNDAMENTAÇÃO:

Inicialmente, observo que o recurso é tempestivo e as custas foram devidamente recolhidas (fls. 329/330).

Refuta-se a alegação de falta de interesse de agir da apelada, uma vez que os documentos de fls. 143/144 comprovam que o valor embarcado foi de US\$3,111.00, montante inferior ao valor de US\$ 68,000 acordado com a apelante, o que demonstra não se tratar do mesmo caso.

Além do mais, o acordo não foi celebrado com a seguradora apelada ou com o segurado, mas, sim, com o agente da carga, não os vinculando.

Vale ressaltar que em caso de avaria ou extravio da carga, a seguradora tem direito de regresso independente de ter a segurada ou o agente de cargas participado com a transportadora do contrato de seguro.

A demandante celebrou contrato de seguro de transporte internacional de cargas (produtos siderúrgicos) com a empresa Gerdau Aços Longos S/A, o qual consistia em cobrir prejuízos comprovados, como por exemplo, se houvesse extravio de parte da carga em embarques aéreos. Para a realização do transporte aéreo de Milão/Itália até o aeroporto de Guarulhos, a segurada contratou a ré Latam.

A carga transportada consistia em produtos utilizados na indústria siderúrgica, no qual um dos volumes da carga não foi localizado pela companhia aérea, conforme relata o documento por ela emitido a fls. 145.

No contrato de transporte a obrigação assumida

pelo transportador é de resultado, ou seja, de acordo com o artigo 749 do Código Civil, *o transportador conduzirá a coisa ao seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto.*

Aqui, a responsabilidade da companhia aérea é objetiva, porquanto fornecedora de serviço, conforme estipulam os artigos 734 e 737 do Código Civil.

Assim, a controvérsia reside no valor da indenização.

As Convenções Internacionais se aplicam também ao transporte aéreo de mercadorias, conforme entendimento recente do Supremo Tribunal Federal:

*AGRAVO INTERNO EM EMBARGOS DE DECLARAÇÃO EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGAS. IRREGULARIDADE NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO. SEGURADORA. **AÇÃO REGRESSIVA. LIMITAÇÃO INDENIZATÓRIA. DANOS PATRIMONIAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. OBSERVÂNCIA. APLICAÇÃO DO TEMA 210/RG.** REEXAME DE FATOS E PROVAS. SÚMULA Nº 279/STF. VERBA HONORÁRIA. MAJORAÇÃO CABÍVEL. I. CASO EM EXAME 1. Agravo interno interposto de decisão que negou provimento ao recurso extraordinário, para manter a aplicação da tese firmada no Tema 210/RG e, assim, da Convenção de Montreal na estipulação do limite indenizatório quando de irregularidade no transporte aéreo internacional de*

carga, mesmo na hipótese de ação regressiva proposta por empresa seguradora da mercadoria transportada. II. QUESTÃO EM DISCUSSÃO 2. A controvérsia consiste em saber se a orientação fixada no Tema 210/RG, a preconizar a prevalência da Convenção de Montreal na limitação da responsabilidade do transportador aéreo em decorrência do extravio de bagagem, se aplica em caso de ação regressiva ajuizada por seguradora. III. RAZÕES DE DECIDIR 3. A jurisprudência do STF reconhece a aplicabilidade da tese firmada no Tema n. 210/RG – e, consequentemente, a prevalência da Convenção de Montreal no arbitramento de indenização por falha no transporte aéreo internacional, aí abrangidos tanto o transporte de cargas quanto o de bagagens – a ações regressivas formalizadas por seguradoras. IV. DISPOSITIVO 4. Agravo interno desprovido, com majoração da verba honorária. (RE 1508422 ED-AgR, Relator(a): NUNES MARQUES, Segunda Turma, julgado em 27-11-2024, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-s/n DIVULG 17-12-2024 PUBLIC 18-12-2024)

*Agravo regimental em embargos de declaração em recurso extraordinário. Direito civil. **Transporte aéreo de carga internacional. Extravio de mercadoria. Ação Regressiva. Tema nº 210 da Repercussão Geral. Aplicabilidade. Precedentes. 1. O acórdão recorrido está alinhado com o atual entendimento firmado pelo Plenário do STF no sentido de que a tese***

fixada no Tema nº 210 da Repercussão Geral se aplica aos casos em que se discute direito de regresso para reparação de danos decorrentes de extravio ou dano de mercadoria em transporte aéreo internacional.

2. Agravo regimental não provido, com imposição de multa de 1% (um por cento) do valor atualizado da causa (art. 1.021, § 4º, do CPC). 3. Havendo prévia fixação de honorários advocatícios pelas instâncias de origem, seu valor monetário será majorado em 10% (dez por cento) em desfavor da parte recorrente, nos termos do art. 85, § 11, do Código de Processo Civil, observados os limites dos §§ 2º e 3º do referido artigo e a eventual concessão de justiça gratuita. (RE 1502036 ED-AgR, Relator(a): DIAS TOFFOLI, Segunda Turma, julgado em 07-10-2024, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-s/n DIVULG 10-10-2024 PUBLIC 11-10-2024)

O mérito do Tema 210 foi apreciado em 25.5.2017 pelo Tribunal Pleno do Supremo Tribunal Federal no julgamento do RE 636331/RJ de relatoria do Ministro Gilmar Mendes, que decidiu o seguinte:

O Tribunal, apreciando o tema 210 da repercussão geral, por maioria e nos termos do voto do Relator, vencidos os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello, deu provimento ao recurso extraordinário, para reduzir o valor da condenação por danos materiais, limitando-o ao patamar estabelecido no art. 22 da Convenção de Varsóvia, com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais

posteriores. Em seguida, o Tribunal fixou a seguinte tese: "Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor", vencido o Ministro Marco Aurélio. Não votou o Ministro Alexandre de Moraes, por suceder o Ministro Teori Zavascki, que votara em assentada anterior. Presidiu o julgamento a Ministra Cármen Lúcia. Plenário, 25.5.2017.

Portanto, aplicam-se os limites indenizatórios especificados nas Convenções Internacionais de Varsóvia e Montreal mesmo quando se tratar de direito regressivo da seguradora em caso de falha no transporte aéreo de cargas.

A r. sentença condenou a apelante ao pagamento de indenização no valor de R\$ 25.009,35, referente ao montante integral desembolsado pela seguradora apelada para ressarcir sua segurada.

O valor pleiteado pela autora apelada, conforme consta da nota fiscal ("invoice") para cobrir as perdas e danos é de USD 3,111.00, e supera o limite previsto nas Convenções Internacionais. Já o "Relatório de Regulação de Sinistro de Transporte" juntado a fls. 146/151 averiguou um prejuízo total de US\$ 5,197.00, valor este que compôs o pedido inicial equivalente a R\$ 25.009,35 (fls. 18).

Alega a apelada que *no dia 18 de abril de 2022, a própria LATAM emitiu um documento nomeado como "Laudo de Vistoria/Termo de Ressalva" confirmando o extravio ocorrido (...) está*

comprovado que a apelada tinha conhecimento do valor das mercadorias, uma vez que foi apresentado a invoice no sistema da própria apelada (fls. 192).

A jurisprudência do STJ sedimentou o seguinte entendimento:

*AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL - AÇÃO REGRESSIVA DE RESSARCIMENTO DE DANOS - DECISÃO MONOCRÁTICA QUE NEGOU PROVIMENTO AO RECLAMO. INSURGÊNCIA RECURSAL DA PARTE AUTORA. 1. Nos termos da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, "**a pretensão indenizatória decorrente de danos a cargas ou a mercadorias em transporte aéreo internacional está sujeita aos limites impostos pela Convenção de Montreal, salvo se o expedidor da bagagem houver feito ao transportador uma declaração especial de valor do objeto a ser entregue no lugar de destino, tendo pago uma quantia suplementar, se cabível**" (AgInt no AREsp n. 2.081.153/SP, relator Ministro Raul Araújo, Quarta Turma, julgado em 12/12/2022, DJe de 14/12/2022.) - incidência do enunciado contido na Súmula 83/STJ.*

2. Incorre no óbice contido na Súmula 7/STJ a pretensão voltada para aferir a ocorrência de dolo ou culpa a autorizar a aplicação da regra prevista no art. 25, do Pacto de Varsóvia, ou, ainda, para infirmar a ausência de declaração, pelo expedidor, do valor da carga transportada.

3. Segundo o entendimento jurisprudencial adotado por esta Colenda Corte, rever a proporção de vitória/derrota das partes na demanda, para aferir a sucumbência recíproca ou mínima, implica em revisão de matéria fática e probatória, providência inviável de ser adotada na presente esfera recursal, ente o enunciado contido na Súmula 7/STJ.

4. Agravo interno desprovido.

(AgInt no AREsp n. 2.250.749/SP, relator Ministro Marco Buzzi, Quarta Turma, julgado em 29/5/2023, DJe de 1/6/2023.)

Reconheceu, ainda, o Superior Tribunal de Justiça a força vinculante da interpretação dada pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento do RE 636.331 (Tema 210). Ademais, não deixou dúvidas a respeito da incidência da Convenção de Montreal ao transporte internacional de carga:

RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA. CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCADORIA. RELAÇÃO DE CONSUMO. INEXISTÊNCIA. INDENIZAÇÃO PELO EXTRAVIO. CONVENÇÃO DE MONTREAL. INCIDÊNCIA. REGRA DE SOBREDIREITO CONSTITUCIONAL. DESTRUIÇÃO, PERDA OU AVARIA DO BEM TRANSPORTADO. AUSÊNCIA DE DECLARAÇÃO ESPECIAL DE VALOR. PESO DECLARADO NO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE AÉREO. CRITÉRIO PARA CÁLCULO DA REPARAÇÃO DO DANO. CULPA GRAVE OU DOLO PELO MERO EXTRAVIO. INEXISTÊNCIA. 1. Consumidor, para fins de tutela pelo CDC, é aquele que exaure a função

econômica do bem ou serviço, excluindo-o de forma definitiva do mercado de consumo. Com efeito, na linha da iterativa jurisprudência do STJ, entre a sociedade empresária que contratou o transporte e a transportadora da mercadoria, há liame meramente mercantil. 2. Por um lado, o art. 1º, alínea 1, da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal) elucida que esse diploma se aplica a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração. Por outro lado, o Plenário do STF, em precedente julgado sob o rito da repercussão geral, RE 636.331, perfilhou o entendimento de que há uma regra de sobredireito constitucional a impor a prevalência do Diploma transnacional, pois, nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor. 3. O art. 22, alínea 3, da Convenção de Montreal estabelece que, no transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago quantia suplementar, se for cabível. Com efeito, o

Diploma transnacional não impõe uma forçosa tarifação, mas faculta ao expedidor da mercadoria que se submeta a ela, caso não opte por fazer declaração especial - o que envolve, em regra, pagamento de quantia suplementar. 4. As limitações e tarifações de indenização estabelecidas pela Convenção Internacional estão ancoradas em justificativas relevantes, como: a) indispensabilidade de contratação de seguro, que seria inviabilizada pela inexistência de teto; b) compensação entre, de um lado, a limitação e, do outro, o agravamento do regime de responsabilização (inversão do ônus da prova de culpa ou mesmo imputação objetiva); c) unificação do direito, quanto aos valores indenizatórios pagos. 5. O art. 248 do Código Brasileiro de Aeronáutica tem disposição harmoniosa com o art. 22, alínea 5, da Convenção de Montreal, que estabelece que a limitação indenizatória não se aplicará se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de uma ação ou omissão de preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções. 6. O extravio da carga é, em todas as hipóteses, o próprio fato gerador da obrigação de indenizar do transportador, não se podendo reconhecer que, sem demonstração de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos, possa ser afastada a aplicação da fórmula convencional, para o cálculo do montante



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

indenizatório. 7. Recurso especial não provido. (STJ REsp 1341364 / SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, J. 19/04/2018, DJe 05/06/2018)

Conforme delimitado na petição inicial, a seguradora indenizou a segurada em decorrência do extravio parcial da carga e juntou a nota fiscal dos produtos (*invoice*).

Assim, o conjunto probatório culmina na responsabilidade da ré apelante pelo extravio definitivo da mercadoria transportada que estiveram sob sua responsabilidade, por consequência, a ré não se desincumbindo do ônus de comprovar qualquer excludente.

Por conseguinte, havendo falha na prestação do serviço, tendo em vista o extravio da mercadoria, tem a transportadora o dever de indenizar a seguradora, em ação regressiva, nos termos do artigo 41, item "1" do Decreto nº 5.910/2006 (Convenção de Montreal) que unificou certas regras relativas ao transporte aéreo internacional estabelecidas na Convenção de Varsóvia, devendo, com isso, ressarcir a seguradora.

No particular, a apelada não juntou documento que comprovasse ter sua segurada efetuado a declaração especial de valor, com o consequente pagamento da taxa suplementar, requisitos exigidos pelo art. 22.3 da mencionada Convenção. Nesse documento, a segurada teria a oportunidade de indicar o valor preciso do bem a ser transportado, exatamente para que a eventual indenização dos prejuízos se desse em função deste parâmetro.

Destaca-se que nos conhecimentos de transporte não houve a declaração específica do valor da carga segurada, tanto assim que nada é indicado no campo denominado "*declared for carriage*

value” (valor do transporte), o que inviabiliza sua pretensão de ser ressarcida com base no que consta na fatura comercial (“*commercial invoice*”) juntada a fls. 143 ou no relatório do sinistro a fls. 146/151.

Em decorrência, caberia à seguradora pagar o preço equivalente aos riscos do transporte a fim de se sub-rogar a seguradora; porém, optou por nada declarar, conforme demonstram os documentos de fls. 141 e 142.

Sobre o tema, inclusive, já decidiu este Tribunal de Justiça:

APELAÇÃO – TRANSPORTE DE CARGA – INTERNACIONAL – AÉREO – AUSÊNCIA DE DECLARAÇÃO DO VALOR DOS BENS – EXTRAVIO DE MERCADORIA - INDENIZAÇÃO – SEGURADORA – SUB-ROGAÇÃO – INTEGRALIDADE – TEMA 210 DO STF - NÃO CABIMENTO. AÇÃO IMPROCEDENTE. – Empresa de transporte de cargas – Contratação de transporte internacional aéreo – Ausência de declaração do valor dos bens transportados– Bens extraviados no percurso– Pretensão de que a indenização se dê pelo valor integral das mercadorias – Descabimento – “Quantum” indenizatório que deve ser apurado nos termos do art. 22.3 da Convenção de Varsóvia/Montreal: – Se a empresa contrata serviço de transporte internacional e não informa o valor dos bens transportados, por haver contratado seguro próprio, tendo, conseqüentemente, pago menos pelo frete solicitado, não se autoriza a pretensão de ressarcimento integral à seguradora que se sub-

rogou no direito, cabendo a aplicação do art. 22.3 da Convenção de Varsóvia/Montreal. RECURSO PROVIDO. (TJSP; Apelação Cível 1044759-94.2021.8.26.0002; Relator (a): Nelson Jorge Júnior; Órgão Julgador: 13ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional II - Santo Amaro - 11ª Vara Cível; Data do Julgamento: 31/03/2023; Data de Registro: 31/03/2023);

CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA. Tema 210, do STF. Prevalência das Convenções de Varsóvia e Montreal sobre a matéria envolvendo a indenização material em transporte aéreo internacional de carga. Ausência de declaração específica do valor da carga segurada no conhecimento de transporte aéreo ("airway bill"). Inviabilidade da pretensão ser acolhida com base no que consta na fatura comercial ("invoice"). Indenização tarifada. Incidência do limite previsto no art. 22, alínea 3, da Convenção de Montreal, promulgada pelo Decreto 5.910/2006. Precedentes. RECURSO PROVIDO". (Apelação Cível 1007904-89.2021.8.26.0011, Relator: Anna Paula Dias da Costa, Data de Julgamento: 14/07/2022, 38ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 15/07/2022).

Assim, tendo em vista que restou incontroverso o extravio da carga; porém, não foi declarado o valor da mercadoria transportada, de rigor reformar a sentença para acolher o pedido alternativo e condenar a apelante a pagar o equivalente a 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma de carga, considerada a cotação da



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

data do efetivo pagamento.

No mais, embora tenha sido parcialmente provido o recurso para reduzir o valor da indenização, em aplicação ao princípio da causalidade, deve a companhia aérea arcar com a integralidade das custas e despesas processuais, bem como honorários advocatícios em 10% do valor da condenação, conforme fixado em sentença.

Inaplicável a regra prevista no artigo 85, §11, do Código de Processo Civil, pois o apelo foi parcialmente provido e o dispositivo legal visa apenas a inibição dos recursos infundados e/ou protelatórios, o que não é o caso (AgInt no AREsp 1294245 / ES).

Se dão como prequestionados todos os dispositivos constitucionais e legais ventilados na apelação e nas contrarrazões, não sendo preciso transcrevê-los aqui um a um, nem mencionar cada artigo por sua identificação numeral. Assim, já se pacificou nos tribunais superiores.

DISPOSITIVO:

Diante do exposto, voto pelo **parcial provimento**.

ROBERTO MAIA

Relator

(assinado eletronicamente)